

simultanément par les chemins de fer. Dans un cas, la majoration variait de 8 à 12 p. 100, suivant la nature de la marchandise, et dans l'autre, de 3 à 5 p. 100. Le 6 avril 1970, la hausse moyenne s'établissait entre 5 et 8 p. 100. Le 1^{er} septembre 1970, la hausse a été de 3.5 p. 100. Le 6 février 1971, une hausse de 3.125 p. 100 est entrée en vigueur à l'égard de certains taux non concurrentiels. La dernière augmentation, annoncée il y a à peu près une semaine, qui entrera en vigueur le 1^{er} mars 1971, sera de 4 à 8 p. 100. Voici l'effet net de ces majorations: depuis septembre 1969, la hausse moyenne est de 25 à 35 p. 100. Pour certaines denrées, notamment le bois de sciage, les majorations s'élèvent à plus de 40 p. 100. Il n'est donc pas étonnant que les journaux de la région protestent contre l'insouciance manifeste du gouvernement à l'égard des transports dans les provinces Maritimes.

En date du 29 janvier 1971, le *Telegraph Journal*, dans un article intitulé «Where is the Policy?», déclarait, entre autres choses:

La majoration du tarif-marchandises annoncée par les chemins de fer à compter du 1^{er} mars, sera la troisième en onze mois pour les expéditeurs de la région atlantique. Les trois majorations équivalent à un minimum de 12 p. 100 et à un maximum de 21 p. 100, suivant le type de marchandises et le genre de services. Ah, ces directives en vue d'un maximum de 6 p. 100!

Le problème, bien sûr, c'est que cette région absorbe les hausses générales dans le pays, telles que la nouvelle, et subit également celles qui ont été imposées dans le reste du pays pendant que les taux de l'Atlantique étaient restés bloqués deux ans.

Et voici le hic:

Le gouvernement fédéral était censé employer ces deux années à élaborer une politique spéciale du transport pour notre région. Il ne l'a pas fait. Jusqu'ici, il s'est montré peu empressé à élaborer une politique coordonnée, et il ne semble plus en être question.

Comme si ces augmentations ne suffisaient pas, une rumeur circule selon laquelle d'autres augmentations seront appliquées à la suite d'une réduction des subventions accordées aux chemins de fer de 20 p. 100 à 17½ p. 100.

Un autre éditorial paru dans le *Telegraph Journal* du 1^{er} février 1971 déclare:

Quand donc cesseront ces coups de massue infligés à l'économie de la région atlantique par le relèvement du tarif-marchandises?

Puis, évoquant le dernier relèvement de 6 p. 100 entrant en vigueur le 1^{er} mars, l'éditorial poursuit:

Et maintenant on avise les expéditeurs qu'après la décision du gouvernement de réduire la subvention versée aux chemins de fer à l'égard du trafic intérieur de la région atlantique, et du désir naturel de ces derniers de compenser cette perte de recette, une nouvelle hausse des tarifs interviendra sous peu dans cette région. Selon des sources bien informées ce relèvement serait d'environ 3 p. 100.

Il viendra s'ajouter aux 35 p. 100 déjà imposés.

M. McCleave: C'est honteux!

M. Thomas (Moncton): Rien d'étonnant à ce que nous, députés des Maritimes, soyons passablement écoeurés quand on nous parle de la prétendue balise de 6 p. 100 fixée par le gouvernement. Cet éditorial poursuit:

Il est temps que les premiers ministres des provinces de l'Atlantique réagissent de nouveau. Il faut qu'ils exercent des pressions concertées sur Ottawa en vue de l'adoption de règlements prévoyant une aide spéciale aux industries dont les marchés sont compromis par cette réduction des subventions ou par tout autre subterfuge tarifaire.

Il faut qu'ils exigent d'Ottawa qu'il interdise toute autre augmentation des tarifs dans cette région jusqu'à la mise en œuvre d'une politique des transports régionaux tant attendue.

Comme je le disais, une grande inquiétude règne parmi les expéditeurs et les hommes d'affaires de la région qui commencent à se demander si le gouvernement mettra jamais en œuvre la politique des transports qu'il promet depuis si longtemps. Le gouvernement a reçu beaucoup de suggestions. Très souvent, lorsque nous critiquons le gouvernement, on nous rétorque «faites-nous des suggestions». Ma foi, le gouvernement a pu bénéficier de beaucoup de suggestions en la matière. Il y a eu le rapport des premiers ministres des provinces de l'Atlantique qui a énoncé une politique globale de transport dans la région atlantique; il y a eu le rapport du comité permanent des transports et des communications qui a fait bon nombre de recommandations sur les transports dans la région atlantique...

• (3.40 p.m.)

M. McCleave: Très juste.

M. Thomas (Moncton): Il y a ensuite le comité fédéral-provincial qui est censé se réunir quotidiennement. Lui aussi a fait des suggestions, mais malheureusement, le ministre et le gouvernement ne veulent accepter que les recommandations avec lesquelles ils sont d'accord.

Une voix: Comme c'est dommage!

M. Thomas (Moncton): De ce côté-ci de la Chambre, nous avons maintes et maintes fois demandé au ministre des Transports (M. Jamieson) de nous dire quand le gouvernement allait donner suite aux recommandations des premiers ministres provinciaux. Récemment, alors qu'il répondait à une question, le ministre a dit que le gouvernement avait déjà donné suite à un certain nombre de ces recommandations. Je vais donc lui rafraîchir la mémoire. De toutes les recommandations faites par les premiers ministres, le gouvernement n'a donné suite qu'à celles qui comportaient une réduction de la subvention ainsi que son extension aux camions, de même qu'à celles qui prévoyaient des réductions dans les tarifs de transbordement entre le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. Ce sont là les seules recommandations auxquelles le gouvernement ait donné suite, et elles tendent précisément à réduire le montant de l'assistance plutôt qu'à venir en aide aux Maritimes. Le gouvernement n'a tenu aucun compte de la recommandation contenue dans le rapport des premiers ministres et qui prévoit de compenser toute réduction de la subvention par l'octroi d'une aide spéciale aux expéditeurs.

M. McCleave: Bravo!

M. Thomas (Moncton): A lieu de s'améliorer, la situation des expéditeurs de cette région s'aggrave, car la concurrence acharnée qui met aux prises dans d'autres régions du Canada les chemins de fer et les transporteurs routiers a entraîné une réduction des tarifs ferroviaires. Aussi les expéditeurs des Maritimes se trouvent à présent dans une situation pire que celle qui existait avant la rédaction de ce rapport.

M. McCleave: C'est vrai et c'est une honte!

M. Thomas (Moncton): C'est pourquoi jeudi dernier, j'ai cru nécessaire d'inciter à l'action le ministre des Transports (M. Jamieson) qui se contente d'éluder nos